DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, 3 kwietnia 1952 Nr 4 Poz. 18—25

TREŚĆ

Poz. 18

Szczecin, dnia 15 marca 1952 roku

PREZYDIUM
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Nr. Or. P. T. - 4/I/52

ZARZĄDZENIE

Na podstawie art. 4 ustawy z dnia 4 lutego 1950 r. o dokonywaniu zmian podziału administracyjnego Państwa (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 48 z dn. 28. II. 1950 r .) oraz zgodnie z upoważnieniem Prezydium Rady Ministrów Zespół II Nr 05/4305/51—Prezydium Woj. R. N. zarządza tymczasowe przeniesienie siedziby Gminnej Rady Narodowej Mrzeżyno w pow. Gryfickim do miasta Trzebiatowa w tym samym powiecie. Zarządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą z dniem 1 stycznia 1952 r.

Nowak Franciszek
Przewodniczący Prezydium Woj. R. N.

Poz. 19

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego
z dnia 27 lutego 1952 r.

w przedmiocie przepisów porządkowych dla rejonu czechosłowackiego

Na podstawie art. 4 punkt 1 i 4, art. 6 i 13 dekretu z dnia 5 września 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 328), znowelizowanego ustawą z dnia 4 lutego 1950 r. o zmianie dekretu z dnia 5 września 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 55), zarządzam co następuje:

§ 1

Powierzchnia portu, położona w północnej części półwyspu „Ewa" długości 300 m. a szerokości 90 m. od strony północnej i 100 m. od strony południowej, obwiedziona oparkowaniem żelbetonowym i oznaczona na punktach przejściowych wywieszkami z napisem: „Rejon Czechosłowacki Portu Szczecińskiego", stanowi rejon czechosłowacki, zwany w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia „Rejonem".

§ 2

Na terenie Rejonu obowiązują wszelkie przepisy, mające zastosowanie na terenie morskiego portu handlowego w Szczecinie, o ile przepisy niniejszego rozporządzenia nie stanowią inaczej.

§ 3

Rejon pozostaje pod nadzorem polskich organów kontroli granicznej i organów celnych, stosownie do zakresu właściwości każdego z nich.

§ 4

Przejście statków i łodzi wzdłuż Rejonu, nieprzeznaczonych do tego Rejonu, dopuszczalne jest w miarę potrzeby i to pod warunkiem niezatrzymywania się i nie kotwiczenia na odcinku tego Rejonu. Ograniczenie to nie dotyczy zejścia osób z jednostek pływających dobijających do Rejonu, jak również wejścia osób na statki z Rejonu. Komunikacja ze statkami w Rejonie unormowana jest zwykłymi przepisami obowiązującymi w porcie.

§ 5

Wstęp na teren Rejonu dozwolony jest jedynie przez bramę drogową i to za okazaniem przepustki Zarządu Portu Szczecin z wizą organów kontroli granicznej i władz celnych, oraz opatrzonej odciskiem stampili „Rejon Czechosłowacki".

§ 6

Od obowiązku posiadania przepustki zwolnione są organa kontroli granicznej, będące w prawnym wykonywaniu czynności urzędowych.

§ 7

Transport kolejowy odbywa się jedynie przez bramę przegradzającą tory kolejowe prowadzące do Rejonu.

§ 8

Na wniosek kierownictwa Rejonu Czechosłowackiego Z.P.S. ustala godziny otwarcia bramy w porozumieniu z organami kontroli granicznej, celnymi i kolejowymi.

§ 9

Zamieszkiwanie na terenie Rejonu jest niedozwolone.

§ 10

Na terenie Rejonu mogą być tworzone zakłady przemysłowe i handlowe na podstawie zezwolenia Zarządu Portu Szczecin po porozumieniu z władzami celnymi i na warunkach w tym zezwoleniu wymienionych.

§ 11

Winni wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia karani będą aresztem do 3-ch (trzech) miesięcy i grzywną do 4.500 zł. (cztery tysiące pięćset złotych) lub jedną z tych kar, o ile ustawy szczególne nie przewidują kary surowszej. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 12

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
J. Mazurkiewicz

Poz. 20

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 19 marca 1952 r.

w sprawie morskich podróży próbnych statków.

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt. 1 i 4, art. 6 i 13 dekretu z dnia 5. IX. 1948 o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz.U.R.P. Nr 60, poz. 328), zmienionego ustawą z 4. II. 1950 (Dz. U. R. P. Nr 6 poz. 55) oraz § 1 i 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia XII. 1947 r. o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 4) w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 10. IX. 1950 (Dz. U. R. P. Nr 30, poz. 203) łącznie z art. 9 ustawy z dnia 28. X. 1950 o zmianie systemu pieniężnego (Dz. U. R. P. Nr 50, poz. 459) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia regulują bezpieczeństwo żeglugi w czasie morskich podróży próbnych, statków nowozbudowanych i przebudowanych oraz statków po remoncie stoczniowym, nie przekazanych jeszcze do eksploatacji i nie posiadających ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani właściwych ważnych dokumentów bezpieczeństwa.

§ 2. 1. Wyjście z portu dla odbycia morskiej podróży próbnej przez statki wymienione w § 1 dozwolone jest jedynie tym statkom, które

1) odpowiadają warunkom bezpieczeństwa przewidzianym niniejszym rozporządzeniem oraz

2) posiadają zezwolenie Szczecińskiego Urzędu Morskiego na wyjście z portu dla odbycia podróży próbnej.

2. Podróż próbna powinna być dokonana przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, dobrej widzialności, ograniczonym stanie morza i sile wiatru, a pierwsza podróż próbna zakończona przed zachodem słońca.

§ 3. 1. Każdy statek, wykonujący podróż próbną, powinien znajdować się w stanie dostatecznego wykończenia technicznego, zapewniającego wyposażenie, zgodnie z wymaganiami wyszczególnionymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

2. W czasie poruszania się na obszarze nawigacyjnym portu ilość holowników, przydzielonych do pomocy w manewrach, powinna być dla bezpieczeństwa ruchu statku dostosowana do jego pojemności, właściwości, stanu i stopnia wykończenia technicznego statku oraz warunków atmosferycznych i do lokalnych warunków nawigacyjnych.

3. Postanowienia ust. 2 nie naruszają obowiązujących przepisów portowych, regulujących obowiązek korzystania z pomocy holowniczej.

§ 4. 1. Statek powinien być obsadzony przez dostateczną ilość załogi do wykonywania manewrów cumowania, kotwiczenia, podawania holu oraz dla obsługi steru i instalacji napędowej.

2. Ilość załogi powinna być dostosowana do pojemności statku, mocy i rodzaju instalacji napędowej, projektowanego zasięgu i czasu trwania podróży próbnej.

3. Zastępcy i pomocnicy kierownika statku i kierownika maszyn posiadać muszą kwalifikacje wymagane dla statku danej kategorii.

4. Jeżeli suma mocy źródła i odbiorników energii elektrycznej przekracza 100 kW w skład załogi powinien wejść co najmniej jeden elektryk.

§ 5. W czasie podróży próbnej powinna być na statku zapewniona możliwość nawiązania łączności z lądem.

2. Na statkach, wyposażonych w należycie działającą radiostację okrętową, powinien w skład załogi wchodzić również radiotelegrafista.

3. Jeżeli radiostacja nie znajduje się w stanie dostatecznego wykończenia technicznego do nawiązania łączności z lądem, powinien być zainstalowany na statku radiotelefon o mocy 40 — 15 wat z przydzielonym do obsługi aparatury wykwalifikowanym operatorem.

4. Obowiązek instalowania radiotelefonu na czas podróży próbnej przewidzianej w ust. 3 odnosi się do statku powyżej 100 BRT i do statków, na których ilość załogi i osób biorących udział w podróży próbnej przekracza 20 osób.

5. W razie braku na statku należycie działającej radiostacji lub zainstalowanego tymczasowo radiotelefonu, udzielenie zezwolenia na wyjście z portu może być uwarunkowane obowiązkiem użycia statku pomocniczego jako asysty dla zapewnienia łączności.

§ 6. 1. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wyjście statku w morze dla odbycia podróży próbnej składa stocznia na piśmie z podaniem projektowanego zasięgu trasy, terminu odbycia i czasu trwania podróży próbnej.

2. Do wniosku należy dołączyć:

1. pisemne stwierdzenie towarzystwa klasyfikacyjnego, pod nadzorem którego statek był budowany, przebudowany albo wyremontowany, statek znajduje się zgodnie z § 3 ust. 1 niniejszego rozporządzenia w stanie dostatecznego wykończenia technicznego, zapewniającego zdolność żeglugową w czasie podróży próbnej, lub dla statków, nie będących pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego takie same stwierdzenie, wydane przez inspekcję techniczną stoczni;

2. dla statków nowozbudowanych — kompletne obliczenie stateczności statku lub co najmniej obliczenie wysokości metacentrycznej dla przewidzianego w czasie podróży próbnej załadowania, wykonane za pomocą bocznych przechyłów; w razie seryjnej budowy dotyczy to tylko statku pierwszego z serii;

3. zestawienie ilości załogi, przewidzianej dla statku w czasie I podróży próbnej z zaznaczeniem funkcji, pełnionej przez poszczególnego członka załogi.

§ 7. Przed wydaniem zezwolenia Szczeciński Urzad Morski przeprowadza inspekcję, sprawdzającą stan gotowosci statku do odbycia podróży próbnej zgodnie z postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

§ 8. 1. Zezwolenie obejmuje nazwę statku wykonującego podróż próbną, rodzaj i pojemność statku, nazwisko posiadacza statku, projektowany zasięg, trasę, termin odbycia i czas trwania podroży próbnej, ilość członków załogi statku i ich funkcje, oraz warunki atmosferyczne i inne, które według uznania Szczecińskiego Urzędu Morskiego powinny być przestrzegane i dopełniane przez statek w czasie podróży próbnej.

2. Zezwolenie może być wydane dla odbycia jednej lub kilku podróży próbnych tego samego statku w określonym czasie.

3. Zezwolenie wystawia się w dwóch egzemplarzach.

4. W razie odmowy wydania zezwolenia na odbycie podróży próbnej służy prawo odwołania się do Ministerstwa Żeglugi w terminie 14-tu dni od chwili otrzymania decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 9. 1. Przed wyjściem statku z portu kierownik statku obowiązany jest jeden egzemplarz zezwolenia złożyć w Kapitanacie Portu łącznie ze sporządzoną przez siebie listą załogi, z zaznaczeniem pełnionych funkcji i listą wszystkich innych osób, biorących udział w podróży próbnej; nadto dopełnić wszystkich czynności związanych ze zgłoszeniem wejścia i wyjścia statku w myśl obowiązujących przepisów portowych oraz przekroczenia granicy morskiej Państwa.

2. Kapitanat Portu uprawniony jest do dokonywania sprawdzenia zgodności stanu załogi i pozostałych osób na statku ze złożonymi listami oraz wyposażenia statku w sprzęt sygnalizacyjny i ratowniczy, podany w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 10. 1. Na każdym statku w czasie podróży próbnej powinien być prowadzony oddzielnie pokładowy i maszynowy dzienniczek manewrów, ponadto dziennik okrętowy i maszynowy na tych statkach, na których prowadzenie dzienników takich nakazane jest obowiązującymi przepisami.

2. Dla statków nowozbudowanych obowiązek dostarczenia dzienników ciąży na stoczni.

§ 11. Wymagania techniczne zawarte w załączniku nie ograniczają dalej idących prób zdolności żeglugowej statku i jego urządzeń, dokonywanych zgodnie z przepisami to-

warzystw klasyfikacyjnych albo na specjalne żądanie armatora.

§ 12. Przepisy niniejszego rozporządzenia obowiązują na obszarze objętym terytorialnym zakresem działania Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 13. 1. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia i warunkom ustalonym w zezwoleniu, karany będzie grzywną do 4.500 zł i aresztem do dwóch tygodni lub jedną z tych kar, o ile za czyn ten nie grozi kara surowsza.

2. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 14. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego
J. Mazurkiewicz

Do rozporządzenia porządkowego Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 19 marca 1952 roku

Warunki techniczne i wyposażenia przepisane dla statków, wykonujących morską podróż próbną.

Dla zapewnienia należytej zdolności żeglugowej statku i bezpieczeństwa w czasie podróży próbnej, należy:

I. W zakresie technicznej gotowości statku do podróży:

1. Prace poszycia kadłuba i otworów w kadłubie całkowicie ukończyć i przeprowadzić próby wodoszczelności.

2. Prace na pokładzie górnym, związane ze szczelnością pokładu i zamknięć wszelkich otworów w pokładzie, ładowni, drzwi wejściowych i innych całkowicie ukończyć i przeprowadzić próby wodoszczelności.

3. Główną instalację napędową (maszyny i kotły) doprowadzić do stanu całkowitej gotowości i poddać próbie, która polega na conajmniej sześciogodzinnej nieprzerwanej pracy całej instalacji napędowej przy najmniej połowie nominalnej ilości obrotów. Ponadto główna instalacja napędowa powinna najmniej godzinę pracować wstecz, przy conajmniej nominalnej ilości obrotów, a zdolność manewrowa głównej instalacji napędowej dokładnie sprawdzona.

Kotły powinny być przyjęte do dozoru przez towarzystwo klasyfikacji, a wszystkie próby, inspekcje wewnętrzne i zewnętrzne ukończone.

4. Mechanizmy pomocnicze, środki odwadniające, system ropowy bądź balastowy, pompy, rurociągi, skrzynki rozdzielcze oraz prądnice główne i bezpieczeństwa, sieć elektryczną i urządzenia elektryczne dostatecznie wypróbować i doprowadzić do stanu pełnej gotowości do pracy.

Przedział maszynowy powinien posiadać wystarczającą ilość punktów świetlnych, niezależnych od pracy, prądnic głównych i prądnicy bezpieczeństwa, zapewniających możność obsługi maszyn i bezpieczeństwo pracy.

5. Urządzenia sterowe mechaniczne i awaryjne całkowicie ukończyć, wypróbować i doprowadzić do stanu gotowości do pracy.

Mechaniczne urządzenia sterowe i jego system przekaźniczy powinny być wypróbowane conajmniej dwukrotnie. Między dwiema ostatnimi próbami mechanicznego urządzenia sterowego powinna upłynąć przynajmniej doba.

Próba winna trwać nie mniej niż godzinę nieprzerwanej pracy urządzenia sterowego. Jedna z prób urządzenia sterowego winna się odbyć w czasie próby głównej instalacji napędowej (pkt. 3).

6. Środki p-pożarowe przygotować do natychmiastowego użycia. W razie braku instrukcji p-pożarowej i odpowiednio przeszkolonej stałej załogi, należy na czas podróży próbnej przydzielić ze stoczniowej straży pożarnej odpowiednią ilość strażaków, znających instalację p-pożarową danego statku.

7. Kotwice i windy kotwiczne wypróbować i przygotować do użycia. Próba powinna polegać na najmniej dwukrotnym spuszczeniu kotwic z całością obu łańcuchów i nieprzerwanym wyciągnięciem łańcuchów i kotwic.

8. Telegrafy maszynowe, syrenę i dzwon wypróbować odnośnie sprawnego ich działania. Między mostkiem i przedziałem maszynowym powinna być zainstalowana wypróbowana i sprawnie działająca rura głosowa lub telefon.

9. Łodzie ratunkowe przygotować do natychmiastowego użycia.

I. W zakresie wyposażenia statków:

1. Zaopatrzyć statek w odpowiednią ilość bunkru, smarów, narzędzi i materiałów technicznych.

2. Zaopatrzyć statek w komplet lin do cumowania i holowania, 6 — 12 czerwonych rakiet do wzywania pomocy, ilość pasów ratunkowych równą ilości osób, biorących udział w podróży próbnej, dwie kule czarne, komplet lamp naftowych, świateł pozycyjnych oprócz świateł elektrycznych, lampy naftowe sygnału „nie odpowiadamy za swoje ruchy", poprawioną mapę zalewu Szczecińskiego i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin i południowej części Bałtyku, komplet flag kodu międzynarodowego z księgą i kompas.

3. Zaopatrzyć łodzie ratunkowe w pełne wyposażenie, przewidziane konwencją lub właściwymi przepisami.

4. Zaopatrzyć statek w apteczkę, typu zatwierdzonego przez Morski Urząd Zdrowia stosownie do ilości osób, biorących udział w podróży próbnej.

Poz. 21

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 19 marca 1952 r.

W sprawie zmiany wzoru karty ewidencyjnej dla statków, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków morskich

Na podstawie § 3 rozporządzenia z 27. III. 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 175), art. 4 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 6 dekretu z 5. IX. 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 328) zmienionego ustawą z 4. II. 1950 r. (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 55) oraz §§ 1 i 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Żeglugi z 9. XII. 1947 r. o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 489) w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem Ministra Żeglugi z 10. IX. 1948 r. (Dz. U. R. P. Nr 30, poz. 203) zarządza się co następuje:

§ 1. Wzór karty ewidencyjnej, załączony do rozporządzenia porządkowego Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z 9. III. 1946 r. o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Gd. Dz. Woj. Nr 1, poz. 3), zastępuje się wzorem, załączonym do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Formularze karty ewidencyjnej dotychczasowego wzoru mogą być używane do czasu wyczerpania zapasu.

§ 3. Posiadane przez statki karty ewidencyjne dotychczasowego wzoru są ważne do czasu upływu oznaczonego w nich terminu ważności.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w dzienniku urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

DYREKTOR
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
J. Mazurkiewicz

Poz. 22

Szczecin, dnia 18 marca 1952 r.

PREZYDIUM
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE
Wydział Pracy i Pomocy Społ.

Nr Ps. ps. II-Oa/3/52

Prezydia Powiatowych, Miejskich i Gminnych Rad Narodowych woj. szczecińskiego

W związku z zapytaniami w sprawie protezowania inwalidów na koszt Skarbu Państwa Wydział Pracy i Pomocy Społ. Prezydium Woj. R. N. podaje do wiadomości i stosowania pismo okólne Ministra Pracy i Opieki Społ. z dn. 8. 10. 1951 r. Nr IPi 70 — 13 w sprawie protezowania inwalidów, przebywających na szkoleniu na koszt Skarbu Państwa.

Józef Jendza Kierownik Wydziału

OKÓLNIK
Ministra Pracy i Opieki Społecznej
z dnia 8. 10. 1951 r.
Nr IPi 70 — 13

w sprawie protezowania inwalidów przebywających na szkoleniu na koszt Skarbu Państwa.

Do

Prezydiów WRN i Rady Narodowej m. st. Warszawy i m. Łodzi, Wydziałów Pracy i Pomocy Społecznej oraz Zdrowia
Państwowych Zakładów Szkolenia inwalidów
kursów przysposobienia ciężko poszkodowanych inwalidów do pracy,
oraz Centrali Spółdzielni Inwalidów.

W porozumieniu z Ministrem Zdrowia zarządzam co następuje:

1. Inwalidzi, przebywający na szkoleniu w państwowych zakładach szkolenia inwalidów, na kursach przysposobienia do pracy ciężkoposzkodowanych inwalidów i na szkoleniu przywarsztatowym w spółdzielniach inwalidzkich, podległych Centrali Spółdzielni Inwalidów w Warszawie, muszą być zaopatrzeni w potrzebne ze względu na rodzaj kalectwa i stan inwalidztwa protezy i aparaty ortopedyczne, obuwie ortopedyczne, wózki inwalidzkie, laski, kule, pończochy kikutowe itp. Dotyczy to w równej mierze inwalidów wojennych (wojskowych), pracy cywilnych ubezpieczonych i cywilnych podopiecznych. Za inwalidę wojennego (wojskowego) należy uważać inwalidę, który posiada książkę inwalidzką lub orzeczenie inwalidzkiej komisji lekarskiej, przyznającej mu uprawnienia inwalidzkie, za inwalidę pracy — inwalidę, który posiada decyzję Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o przyznaniu renty, za inwalidę cywilnego ubezpieczonego — inwalidę, który korzysta z ubezpieczenia chorobowego w Zakładzie Lecznictwa Pracowniczego, za inwalidę cywilnego podopiecznego — inwalidę niemogącego się wykazać powyższymi dokumentami.

Inwalidów wszystkich wymienionych grup zaopatruje w protezy, aparaty i obuwie ortopedyczne itp. oraz dokonuje wszelkich napraw tychże, najbliższa Wytwórnia Protez Zakładu Ortopedycznego Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej.

2. Z wnioskami o zaopatrzenie w protezy, aparaty ortopedyczne itp. zwracają się do właściwych Wytwórni Protez.

a) dla uczniów — dyrektor zakładu,

b) dla uczniów kursów — kierownik kursu,

c) dla uczniów szkolenia przywarsztatowego — kierownik spółdzielni w porozumieniu z administracją Zakładów,

d) dla uczniów szkolenia przyfabrycznego — Wydział Pracy i Pomocy Społ. właściwego W.R.N., P.P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi.

we wnioskach należy podać:

a) imię i nazwisko inwalidy z zaznaczeniem, czy chodzi o inwalidę wojennego (wojskowego), inwalidę pracy czy też o inwalidę cywilnego;

b) datę urodzenia inwalidy oraz imię ojca i matki;

c) nazwę Prezydium Woj. Rady Narodowej (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi) — Wydział Pracy i Pomocy Społ. — na terenie którego szkolący się inwalida zamieszkuje — jeżeli chodzi o inwalidów wojennych (wojskowych) i cywilnych (podopiecznych).

Nazwę Prezydium Woj. Rady Narodowej (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi) — Wydział Zdrowia na terenie którego szkolący się inwalida jest ubezpieczony — jeżeli chodzi o inwalidów pracy i cywilnych ubezpieczonych;

d) rodzaj kalectwa, wymagającego zaopatrzenia w protezę lub aparat ortopedyczny, przy czym opis uszkodzenia zdrowia inwalidów wojennych (wojskowych) należy podać według książki inwalidzkiej lub według opisu orzeczenia inwalidzkiej komisji lekarskiej z zaznaczeniem, czy i w jakim stopniu to uszkodzenie zdrowia pozostaje w związku przyczynowym ze służbą wojskową i powołaniem się na książkę inwalidzką lub orzeczenie, podając ich numer (znak) i datę oraz urząd, który ją wystawił; jeżeli chodzi o inwalidów rencistów zakładu ubezpieczeń społecznych, to opis uszkodzenia zdrowia należy podać według orzeczenia lekarza urzędowego z podaniem daty i numeru (znaku) decyzji rentowej, ze wskazaniem Oddziału Z.U.S., który tę decyzję wystawił, Oddziału Z.U.S., który wypłaca rentę oraz nr i symbol renty zamieszczony na odcinku przekazu. Opis uszkodzenia zdrowia inwalidów cywilnych należy podać według orzeczenia lekarza urzędowego;

e) wskazanie konieczności zaopatrzenia w protezę, aparat ortopedyczny itp.,

f) jeżeli inwalida został uprzednio zaopatrzony w protezę, aparat ortopedyczny itp. należy podać nazwę protezowni i instytucję (urząd), na której zlecenie inwalida został zaopatrzony w protezę, aparat ortopedyczny itp. Dotyczy to zarówno inwalidów wojennych (wojskowych) jak inwalidów pracy (rencistów Z.U.S.) i inwalidów cywilnych (ubezpieczonych i podopiecznych).

3. Wytwórnia Protez wykonuje protezy, aparaty ortopedyczne itp. nowe lub dokonuje naprawy starych dla inwalidów szkolących się w pierwszej kolejności.

Po otrzymaniu wniosku Wytwórnia wyznacza termin i wzywa inwalidę na Komisję Protezową. Wezwany uczeń — inwalida winien stawić się w oznaczonym terminie z posiadanymi dokumentami, wezwaniem oraz protezami, aparatami ortopedycznymi itp. wymagającymi naprawy lub zmiany ze względu na ich stan zniszczenia.

4. Jeżeli Komisja Protezowa uzna potrzebę zastosowania protezy, aparatu ortopedycznego itp. lub potrzebę ich naprawy albo wymiany na nowe, wysyła wniosek o wystawienie.

a) dla inwalidów wojennych (wojskowych) przekazu do protezowania, jeżeli inwalida jeszcze nie był zaopatrzony w protezę — do Wydziału Pracy i Pomocy Społ. właściwego prezydium R. N. (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi), w którym znajdują się akta inwalidzkie zainteresowanych;

b) dla inwalidów pracy (rencistów Z.U.S.) zamówienia protezy, aparatu ortopedycznego — do właściwego Wydziału Zdrowia Prez. Woj. Rady Narodowej (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi) na terenie którego zainteresowani zamieszkują;

c) dla inwalidów cywilnych (ubezpieczonych) — podobnie jak dla inwalidów pracy (lit. b);

d) dla inwalidów cywilnych (podopiecznych) zamówienie protezy — do Wydziałów Pracy i Pomocy Społecznej Prezydium Woj. Rady Narodowej (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi) na terenie, których zainteresowani zamieszkują.

Najpóźniej po upływie 25 dni od daty wysłania wniosku Wytwórnia Protez rozpoczyna pracę zleconą przez Komisję Protez, jeżeli do tego czasu nie wpłynie sprzeciw ze strony wym. wyżej urzędów.

5. Urzędy wymienione w pkt. 4 lit. a), b), c) i d) prześlą w terminie 21 dniowym żądany przekaz lub zamówienie, względnie sprzeciw do Wytwórni Protez.

Niezgłoszenie sprzeciwu co do wykonania rozpoczętej pracy przez Wytwórnię Protez w terminie 21 dniowym od daty wysłania wniosku jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na wykonanie protezy, aparatu ortopedycznego itp.

W wypadku, gdy urząd wyrazi sprzeciw co do wykonania koniecznej dla ucznia — inwalidy protezy, aparatu ortopedycznego itp., proteza może być wykonana na koszt poszkodowanego, — w przeciwnym razie nie może być on szkolony.

6. Rachunki za wykonanie lub naprawę protez, aparatów ortopedycznych, obuwia ortopedycznego itp. oraz zaopatrzenia w wózki inwalidzkie, kule, laski, pończochy kikutowe itp. są pokrywane w odniesieniu do:

a) inwalidów wojennych (wojskowych) i cywilnych (podopiecznych) z kredytów budżetu centralnego Ministerstwa Pracy i Opieki Społ.

b) inwalidów pracy (rencistów Z.U.S.) i cywilnych ubezpieczonych przez właściwe Wydziały Zdrowia Woj. R. N. (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi).

7. Jeżeli Komisja Protezowa nie uzna potrzeby naprawy lub wykonania protezy, aparatu ortopedycznego itp. to Wytwórnia Protez zwróci wniosek z podaniem przyczyn odmowy.

8. Wyjazdy uczniów do Wytwórni Protez należy ograniczyć do najniezbędniejszych potrzeb.

9. Czas załatwienia przez uczniów spraw związanych z ich protezowaniem określi Komisja Protezowa właściwej Wytwórni, która obowiązana jest wydać uczniowi odpowiednie zaświadczenie.

10. Zaliczki na koszty podróży wypłaca uczniom właściwy Zakład Szkolenia, kurs, spółdzielnia, inwalidom w szkoleniu przyfabrycznym Wydział Pracy i Pomocy Społ.

11. Koszty przejazdów i diet uczniów wezwanych przez Wytwórnię Protez w sprawach ujętych niniejszym okólnikiem pokrywane są:

a) w stosunku do inwalidów wojennych (wojskowych) przez Wydziały Pracy i Pomocy Społ. Prezydiów Woj. Rad Narodowych (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi) w trybie przewidzianym obowiązującymi przepisami w myśl art. 56 ustawy o zaopatrzeniu inwalidzkim z dn. 17. 3. 32 r. (Dz. U. R. P. Nr 50/48, poz. 387) — z kredytów budżetu terenowego,

b) w stosunku do inwalidów cywilnych (podopiecznych) przez wyżej wym. urzędy — z kredytów budżetu terenowego, przewidzianych na zasiłki, zapomogi i pomoc w naturze,

c) w stosunku do inwalidów pracy i cywilnych (ubezpieczonych) przez Wydziały Zdrowia Woj. Rad Nar. (P.R.N. m. st. Warszawy i m. Łodzi) w trybie przewidzianym obowiązującymi przepisami) okólnik Nr 18 Centrali Zakładu Lecznictwa Pracowniczego z dn. 5. 2. 51 r. znak L.A.-24.

12. Zakłady szkolące inwalidów obowiązane są do obserwacji zaprotezowanych uczniów i stałego informowania właściwej wytwórni protez o dostrzeżonych brakach lub możliwościach ulepszeń. Niezależnie od tego wszelkie pomysły racjonalizatorskie należy przesyłać do Zakładu Ortopedycznego w Warszawie ul. Jasna 26. Pomysły nadające się do wykorzystania będą nagradzane.

13. Równocześnie uchyla się okólnik Ministra Pracy i Opieki Społ. z dn. 19. I. 49 r. Nr 182/3a-9 w sprawie protezowania inwalidów przebywających w państwowych zakładach szkolenia oraz na kursach przysposobienia ciężko poszkodowanych i ociemniałych inwalidów do pracy w przemyśle.

MINISTER
Kazimierz Rusinek

Poz. 23

OKÓLNIK Nr 1

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego
w sprawie zgłaszania przeszkód nawigacyjnych
z dnia 10 marca 1952 r.

Szczeciński Urząd Morski:

1) prosi placówki Wojskowe Ochrony Pogranicza, Milicji Obywatelskiej, kontrolerów Rybołóstwa Morskiego, pracowników Zarządu Portu Szczecin i Zarządu Małych Portów, oraz wszystkie inne urzędy, instytucje, przedsiębiorstwa i osoby postronne, nadto

2) poleca wszystkim placówkom Szczecińskiego Urzędu Morskiego w szczególności bosmanom, pracownikom Oddziałów oznakowania nawigacyjnego w Szczecinie i w Świnoujściu, strażnikom i kontrolerom — bezzwłoczne zgłaszanie Kapitanom Portu względnie Szczecińskiemu Urzędowi Morskiemu przeszkód, które mogłyby zagrażać bezpiecznej żegludze na wodach portowych osłoniętych, wewnętrznych i terytorialnych na obszarze podległym administracji S.U.M.

3) Rozmyślne wprowadzenie władzy w błąd podlega karze według obowiązujących przepisów.

DYREKTOR
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
J. Mazurkiewicz

Poz. 24

DO/L. dz. 16624/52 Szczecin, dn. 22 marca 1952 r.

OGŁOSZENIE

Na zasadzie zarządzenia Ministra Handlu Wewnętrznego z dnia 5. 11. 51 L. dz. G-VII-K-2217 zostały niżej wymienione przedsiębiorstwa przejęte na własność Państwa orzeczeniem M.H.W. ogłoszonym w Monitorze Polskim nr A-81 z dn. 2. 11. 49 r. poz. 993. W związku z tym Centr. Zarząd Przemysłu Mięsnego w Warszawie polecił tut. Zakładom wykonać powyższe orzeczenie:

Zarządzeniem Ministra Handlu Wewnętrznego z dn. 5. 11. 51 r. został wyznaczony Centralny Zarząd Przemysłu Mięsnego do objęcia następujących firm:

1) Paul Gliwe O.H.G. Wyroby Mięsne Szczecin, ul. Polonii Zagranicznej 31/33 (obecnie ul. Gen. Świerczewskiego 31/33).
2) Johannes Würfel Wyrób Konserw Mięsnych Szczecin, ul. Warszawska 79/80 (obecnie ul. Krasińskiego 79/80).
3) Meyer Paul Wyrób Wędlin Szczecin, ul. Jagiellońska 87.

Termin do sporządzenia protokółu zdawczo - odbiorczego został wyznaczony na dzień 15 maja 1952 r. w Centralnym Zarządzie Przemysłu Mięsnego Szczecińskie Zakłady Mięsne na Prawach Ekspozytury Wojewódzkiej mieszczącej się w Szczecinie przy ul. Niedziałkowskiego 21 godz. 9-ta rano.

Wzywa się właściciela przedsiębiorstwa do stawienia się w czasie i miejscu wyznaczonym do sporządzenia protokółu zdawczo - odbiorczego.

Dyrektor Ekspozytury
Cybel Bruno

Poz. 25

SPROSTOWANIE

W numerze 3-cim Dziennika Urzędowego Woj. R. N. w pozycji 11 punkt 17 zamiast daty 30.VI.1952 winno być 30 kwietnia 1952 r.

OGŁOSZENIE

Zgodnie z uchwałą Rady Państwa i Rządu z dnia 14. 12. 1950 roku

Członkowie Prezydium Woj. R. N. przyjmują ludność

w sprawie skarg i zażaleń

w środy każdego tygodnia od 15-ej do 18-ej

w gmachu Prezydium Woj. R. N. Wały Chrobrego 4, pokój Nr 87

Huminiłowicz Mirosław
Sekretarz Prezydium W. R. N.

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium W. R. N. — Szczecin, Wały Chrobrego 4.
Redakcja: pok. 233 (I piętro), Administracja pok. 221 (I piętro).

Warunki prenumeraty oraz cennik ogłoszeń:

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł.
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł.
Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł., przy większej ilości druku o 0,30 zł. więcej od każdej strony drukowanej.
Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 9 zł. (wraz z egz. dowodowym) od jednego dokumentu po 1,50 zł. za każdy dalszy dokument.
Prenumeratę i należność za ogłoszenia uiszczać z góry na konto PKO Nr X-4666/431 Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej.

ODBIORCA:

Szcz. Zakł. Graf. — Krzysztofa 7. 1608 4-9.IV.52. A-3-11069 800 A3 p. druk. kl.VII. 60g.